P9_TA(2024)0205

Contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 10 aprile 2024 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto (COM(2023)0441 – C9-0305/2023 – 2023/0266(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

(C/2025/1313)

Il Parlamento europeo,

— vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2023)0441),

— visti l'articolo 294, paragrafo 2, l'articolo 91, paragrafo 1, e l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C9-0305/2023),

— visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

— visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ([1]),

— visto il parere del Comitato delle regioni ([2]),

— visto l'articolo 59 del suo regolamento,

— viste le deliberazioni congiunte della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e della commissione per i trasporti e il turismo a norma dell'articolo 58 del regolamento,

— vista la relazione della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare e della commissione per i trasporti e il turismo (A9-0070/2024),

1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;

2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;

3. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

([1]) GU C, C/2024/890, 6.2.2024, ELI: https://eurlex.europa.eu/eli/C/2024/890/oj?locale=it.
([2]) Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

P9_TC1-COD(2023)0266

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 10 aprile 2024 in vista dell'adozione del regolamento (UE) 2024/... del Parlamento europeo e del Consiglio sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1, e l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ([1]),

visto il parere del Comitato delle regioni ([2]),

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) Sostenere gli sforzi volti a migliorare la sostenibilità e l'efficienza del sistema dei trasporti dell'Unione costituisce un prerequisito per mantenere un percorso stabile verso la neutralità climatica ***al più tardi*** entro il 2050, tenendo debitamente conto della necessità di ***garantire una transizione giusta e inclusiva,*** preservare sempre la crescita e ***rafforzare*** la competitività dell'industria europea. **[Em. 1]**

(2) La contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra è utilizzata in vari settori economici, compresi i trasporti, per quantificare i dati sulle emissioni di gas a effetto serra generate da attività specifiche di imprese e privati. Una migliore informazione sulle prestazioni dei servizi di trasporto costituisce uno strumento potente per ***ridurre l'impronta di carbonio degli appalti pubblici,*** creare incentivi adeguati per gli utenti dei trasporti affinché compiano scelte più sostenibili e per influire sulle decisioni commerciali degli organizzatori e degli operatori dei trasporti. Dati affidabili e comparabili sulle emissioni di gas a effetto serra costituiscono il requisito fondamentale per realizzare tali incentivi e stimolare così cambiamenti comportamentali tanto tra i consumatori quanto tra le imprese, al fine di contribuire agli obiettivi del Green Deal europeo ([3]) per i trasporti e della normativa europea sul clima. **[Em. 2]**

(3) Nonostante il crescente interesse dei portatori di interessi del settore dei trasporti, la diffusione complessiva della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto continua ad essere limitata. Nella maggior parte dei casi gli utenti non ottengono informazioni precise sulle prestazioni dei servizi di trasporto e gli organizzatori e gli operatori dei servizi di trasporto non calcolano né comunicano le loro emissioni. Una diffusione sproporzionatamente bassa della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra si registra principalmente tra le piccole e medie imprese (PMI), che rappresentano la grande maggioranza delle imprese che offrono servizi di trasporto nel mercato dell'UE. **[Em. 3]**

(4) Nel 2011 la Commissione europea ha adottato il Libro bianco sui trasporti ([4]), con cui è stata presentata una visione per il futuro del sistema dei trasporti dell'UE e definita un'agenda strategica per affrontare le sfide future dei trasporti, in particolare la necessità di mantenere e sviluppare la mobilità e di ridurre considerevolmente l'impronta di carbonio derivante dalle operazioni di trasporto e logistiche.

([1]) [GU C [...] del [...], pag. [...]].
([2]) [GU C [...] del [...], pag. [...]].
([3]) ~~Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final).~~
([4]) LIBRO BIANCO Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile (COM(2011) 0144 final).

(5) La ***comunicazione della Commissione sulla*** strategia per una mobilità sostenibile e intelligente del dicembre del 2020 ([5]) fa riferimento a incentivi per la scelta delle opzioni di trasporto più sostenibili, sia per singoli modi di trasporto che per combinazioni di modi***, insistendo sul passaggio al trasporto ferroviario sia per i passeggeri che per le merci e delineando obiettivi concreti per entrambe le categorie, quali contributi effettivi al ruolo del settore dei trasporti nel raggiungimento dell'obiettivo vincolante previsto dal diritto dell'Unione, stabilito dal regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio*** ([6])***, di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra dell'Unione di almeno il 55 % rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030 e dell'obiettivo della neutralità climatica in tutti i settori dell'economia al più tardi entro il 2050***. Tali incentivi comprendono l'istituzione di un quadro europeo volto ad armonizzare la misurazione delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti e della logistica sulla base di norme riconosciute a livello mondiale; tale quadro potrebbe quindi essere utilizzato per fornire alle imprese e agli utenti finali una stima dell'impronta di carbonio generata dalle loro scelte e aumentare la domanda da parte degli utenti finali e dei consumatori a favore di soluzioni di trasporto e mobilità più sostenibili, ***comprese le consegne di pacchi,*** evitando nel contempo il greenwashing. **[Em. 4]**

(5 bis) ***La maggior parte dei gas a effetto serra relativi ai trasporti e alla logistica è emessa durante il funzionamento e la fabbricazione dei veicoli, e durante la produzione dei vettori energetici.*** **[Em. 5]**

(6) È pertanto opportuno stabilire norme armonizzate per la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto di passeggeri e merci al fine di ricavare dati comparabili per le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ed evitare informazioni fuorvianti sulle prestazioni in conseguenza della possibilità di scelta tra metodi di calcolo delle emissioni e dati di ingresso diversi. Tali norme dovrebbero garantire parità di condizioni tra i ***soggetti del settore dei trasporti dell'UE e quelli di paesi terzi, tra i*** modi, i segmenti e le reti nazionali di trasporto dell'Unione. Dovrebbero inoltre contribuire a creare incentivi a un cambiamento comportamentale ***degli organismi pubblici,*** delle imprese e ~~dei~~***di altri*** clienti al fine di ridurre le emissioni di gas a effetto serra generate dai servizi di trasporto attraverso la diffusione e l'utilizzo di dati comparabili e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra. **[Em. 6]**

(7) Il presente regolamento ***dovrebbe fornire un quadro di riferimento per la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra su base volontaria o contrattuale o in virtù di obblighi derivanti dal diritto dell'Unione e dal diritto nazionale. Esso*** dovrebbe mettere a disposizione un quadro di riferimento per altre misure di riduzione delle emissioni ulteriormente adottabili dalle autorità pubbliche e dall'industria, anche per clausole sulla trasparenza dei gas a effetto serra nei contratti di trasporto, per la fornitura di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di opzioni di viaggio o consegne a passeggeri o clienti oppure per la definizione di criteri collegati al clima per le procedure di appalto verdi. ***Nel caso del commercio elettronico e delle consegne di pacchi, faciliterebbe il rispetto dell'obbligo di fornire, insieme alle informazioni attuali sulla data di consegna stimata, il prezzo associato e le emissioni associate a ciascuna opzione.*** **[Em. 7]**

(8) Nonostante i vantaggi derivanti dalla maggiore trasparenza in merito alle prestazioni dei servizi di trasporto, un'applicazione obbligatoria del presente regolamento per tutti i soggetti che offrono servizi di trasporto sul mercato dell'Unione sarebbe sproporzionata e comporterebbe costi e oneri eccessivi. Il presente regolamento dovrebbe applicarsi pertanto unicamente ai soggetti che decidono di calcolare e comunicare informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di servizi di trasporto di merci o passeggeri che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione, o ai soggetti che sono vincolati da altri regimi legislativi e non legislativi a procedere in tal senso. Sono quindi inclusi i servizi i cui punti di origine o di destinazione sono situati in un paese terzo. ***Infatti, al fine di assicurare che tutti i servizi di trasporto pertinenti siano contabilizzati e garantire parità di condizioni tra i soggetti del settore dei trasporti dell'UE e quelli di paesi terzi, il presente regolamento dovrebbe applicarsi ai servizi di trasporto che iniziano e terminano al di fuori del territorio dell'Unione ma che si fermano nell'Unione per imbarcare o sbarcare passeggeri o per caricare o scaricare merci.*** **[Em. 8]**

(9) Il presente regolamento ~~non~~ dovrebbe applicarsi agli intermediari di dati, quali quelli che offrono servizi digitali di mobilità multimodale, ~~laddove non calcolino direttamente~~***nonché servizi digitali di navigazione e di pianificazione dell'itinerario di viaggio, quando calcolano*** le informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ~~ma si limitino a trasmettere~~***, anche quando combinano*** informazioni su tali emissioni fornite da un soggetto interessato o da altre persone fisiche o giuridiche pertinenti. Gli intermediari di dati***, laddove non calcolino le informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto ma si limitino a trasmettere informazioni su tali emissioni,*** dovrebbero essere ~~tuttavia~~ vincolati dalle pertinenti norme relative alla comunicazione e alla trasparenza dei dati comunicati sulle emissioni di gas a effetto serra, affinché sia garantita la comparabilità di tali dati sul mercato ***e tra i diversi modi di trasporto***. **[Em. 9]**

([5]) ~~Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro (COM(2020) 789 final).~~

([6]) ***Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 («Normativa europea sul clima») (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).***

(9 bis) ***Gli intermediari di dati che offrono servizi digitali di mobilità multimodale propongono ai consumatori diverse scelte sulla base dei tempi di viaggio, dei relativi costi e dei modi di viaggio. Tali intermediari di dati dovrebbero inoltre essere in grado di fornire ai consumatori informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di un determinato viaggio. Pertanto, i soggetti interessati o altre persone fisiche o giuridiche pertinenti dovrebbero essere tenuti a fornire tali informazioni agli intermediari di dati.*** **[Em. 10]**

(10) Il presente regolamento non dovrebbe applicarsi quando il calcolo e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra sono effettuati in forma aggregata. Rientrano in tale contesto i casi in cui l'obbligatorietà della comunicazione di informazioni relative all'ambiente ai fini delle informative sulla sostenibilità e l'istituzione di conti ambientali per scopi statistici derivi da altre norme dell'Unione, quali quelle definite nella direttiva relativa alla rendicontazione societaria di sostenibilità ([7]) e nel regolamento sui conti economici ambientali europei ([8]). Di contro, le informazioni ottenute sulla base del presente regolamento possono contribuire all'elaborazione di relazioni consolidate sulle emissioni previste da altre normative applicabili dell'Unione, a condizione che le rispettive metodologie e i dati raccolti siano sufficientemente compatibili.

(10 bis) ***Qualsiasi dichiarazione fatta sulla base dei dati di uscita riportati in conformità del presente regolamento dovrebbe essere pienamente conforme alla direttiva (UE) (…)/(…) sull'attestazione e sulla comunicazione delle asserzioni ambientali esplicite (direttiva sulle asserzioni ambientali) nonché alla direttiva (…)/(…) che modifica le direttive 2005/29/CE e 2011/83/UE per quanto riguarda la responsabilizzazione dei consumatori per la transizione verde mediante il miglioramento della tutela dalle pratiche sleali e dell'informazione.*** **[Em. 11]**

(11) Un metodo adeguato per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto è uno degli aspetti chiave del quadro armonizzato dell'Unione stabilito dal presente regolamento. Tale metodo dovrebbe garantire che i calcoli delle emissioni effettuati lungo una catena di trasporto forniscano dati comparabili e precisi sulle emissioni di gas a effetto serra, seguendo un'unica serie di fasi metodologiche. Dovrebbe inoltre tenere adeguatamente conto delle esigenze del mercato dei trasporti, al fine di evitare un'inutile complessità, nonché oneri e costi eccessivi, ***in particolare per le PMI,*** ed essere accettata dai portatori di interessi. **[Em. 12]**

(12) La norma EN ISO 14083:2023, pubblicata dal Comitato europeo di normazione ([9]) nell'aprile del 2023, che recepisce la norma ISO 14083:2023, ~~è stata scelta come~~***dovrebbe essere la*** metodologia di riferimento per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra ***«dal pozzo alla ruota»*** dei servizi di trasporto ai sensi del presente regolamento. Dall'analisi è emerso che la norma ISO 14083:2023 si è rivelata la più pertinente e proporzionata ai fini degli obiettivi del presente regolamento***, ivi comprese tra cui una rapida adozione da parte del mercato e la comparabilità dei dati***. La quantificazione delle emissioni è effettuata «dal pozzo alla ruota», di conseguenza comprende le emissioni di gas a effetto serra derivanti dall'approvvigionamento energetico e dall'uso dei veicoli durante le operazioni di trasporto e di hub. **[Em. 13]**

(12 bis) ***La norma EN ISO 14083:2023 ha i suoi limiti, in particolare il fatto che on considera le emissioni di gas a effetto serra derivanti dall'intero ciclo di vita dei servizi di trasporto. La Commissione dovrebbe pertanto valutare la possibilità di ampliare, nel prossimo futuro, l'ambito di applicazione della metodologia di riferimento per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto, al fine di permettere il calcolo e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto prodotte durante il loro ciclo di vita. La metodologia futura dovrebbe tener conto della diffusione dei veicoli a zero emissioni e delle disposizioni dell'articolo 14, paragrafo 5, della direttiva 2003/87/CE. A tal fine, la Commissione dovrebbe prendere in considerazione gli sforzi esistenti, come la norma ISO 14067:2018 e le norme per categoria di prodotto relative ai servizi di trasporto stabilite nel sistema internazionale di dichiarazione ambientale di prodotto.*** **[Em. 14]**

(12 ter) ***La Commissione, in collaborazione con il Comitato europeo di normazione e gli organismi nazionali di normazione degli Stati membri, dovrebbe garantire che il settore dei trasporti abbia accesso gratuitamente alla norma ISO 14083:2023 o all'equivalente norma europea CEN ISO 14083 per quanto riguarda le microimprese e le piccole e medie imprese («PMI»), quali definite nella raccomandazione 2003/361/CE della Commissione. Le norme dovrebbero essere accessibili nelle loro versioni autentiche nonché in tutte le lingue ufficiali dell'Unione al fine di rendere il presente regolamento pienamente accessibile a tutti coloro che vi sono soggetti.*** **[Em. 111]**

([7]) Direttiva (UE) 2022/2464 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, che modifica il regolamento (UE) n. 537/2014, la direttiva 2004/109/CE, la direttiva 2006/43/CE e la direttiva 2013/34/UE per quanto riguarda la rendicontazione societaria di sostenibilità (GU L 322 del 16.12.2022, pag. 15).

([8]) Regolamento (UE) n. 691/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 luglio 2011, relativo ai conti economici ambientali europei (GU L 192 del 22.7.2011, pag. 1).

([9]) https://www.cencenelec.eu.

(12 quater) ***In base all'articolo 2 TUE l'Unione si fonda sul principio dello Stato di diritto, che esige il libero accesso al diritto dell'UE per tutte le persone fisiche o giuridiche dell'Unione, e i singoli devono poter conoscere senza ambiguità i loro diritti e obblighi (sentenza del 22 febbraio 2022, Stichting Rookpreventie Jeugd e a., C-160/20, punto 41). Tale libero accesso deve, in particolare, consentire a qualsiasi persona che la legislazione intenda tutelare di verificare, entro i limiti consentiti dalla legge, che i destinatari delle norme previste da tale legge rispettino effettivamente tali norme. Di conseguenza, in virtù degli effetti ad essa conferiti dalla normativa dell'Unione, una norma armonizzata può specificare i diritti conferiti ai singoli nonché i loro obblighi, e tali specifiche possono essere necessarie per verificare se un determinato prodotto o servizio sia effettivamente conforme ai requisiti di tale legislazione.*** **[Em. 112]**

(12 quinquies) ***Nella sentenza del 27 ottobre 2016 nella causa C-613/14, la Corte ha stabilito che una norma armonizzata, adottata sulla base di una direttiva e i cui riferimenti sono stati pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, fa parte del diritto dell'Unione in virtù dei suoi effetti giuridici. Nella sentenza del 5 marzo 2024 nella causa C-588/21 P, la Corte ha constatato l'esistenza di un interesse pubblico prevalente, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, ultima parte di frase, del regolamento n. 1049/2001, derivante dai principi dello Stato di diritto, di trasparenza, di apertura e di buon governo, e tale da giustificare la divulgazione di norme armonizzate specifiche, in quanto tali norme fanno parte del diritto dell'Unione in virtù dei loro effetti giuridici.*** **[Em. 113]**

(12 sexies) ***Si ritiene generalmente che le emissioni prodotte durante l'intero ciclo di vita comprendano le emissioni di gas a effetto serra «dal pozzo alla ruota» e le emissioni della produzione, della manutenzione e dello smaltimento dei veicoli, come anche, ove pertinente, delle infrastrutture, come stabilito nella raccomandazione (UE) 2021/2279 della Commissione. Per motivi di proporzionalità e al fine di limitare la complessità amministrativa e i costi di attuazione, le infrastrutture non dovrebbero essere incluse nella valutazione delle emissioni prodotte durante il ciclo di vita ai fini del presente regolamento.*** **[Em. 16]**

(13) È opportuno fare attenzione a non discostarsi dalle scelte metodologiche originarie della norma EN ISO 14083:2023, al fine di evitare incongruenze nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto sul mercato, in particolare nel contesto delle catene di trasporto internazionali. È tuttavia opportuno valutare ~~di volta in volta~~***periodicamente*** la necessità di un eventuale adeguamento della norma EN ISO 14083:2023 dal punto di vista delle politiche dell'Unione***, compresa la legislazione futura***, nonché delle modifiche future di tale norma che potranno essere effettuate dal Comitato europeo di normazione o da un altro organismo competente. ~~Qualora da~~ ***Se*** tali valutazioni ~~emerga~~***concludono che vi è*** il rischio che talune parti della norma possano creare squilibri indebiti nel calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto in specifici segmenti di mercato oppure determinare discrepanze tra tale norma e gli obiettivi del presente regolamento o di altre normative dell'Unione applicabili, la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri, può prendere in considerazione la possibilità di chiedere al Comitato europeo di normazione di rivedere la norma di conseguenza oppure decidere di escludere tale parte della norma dall'ambito di applicazione del presente regolamento. ***È opportuno escludere modifiche della norma o di uno dei suoi elementi che comportino un rischio manifesto di incompatibilità con gli obiettivi del presente regolamento e di altre norme applicabili dell'Unione, in particolare con l'obiettivo climatico a lungo termine dell'Unione e i traguardi intermedi quali stabiliti nel regolamento (UE) 2021/1119, e con altra normativa dell'Unione in materia di clima.*** **[Em. 17]**

(14) Al fine di evitare la diffusione sul mercato di informazioni imprecise, potrebbe rendersi necessario chiarire la metodologia di riferimento per quanto concerne i parametri e le ipotesi di rilievo per le emissioni di gas a effetto serra utilizzati per il calcolo delle emissioni prima della fornitura del servizio. Lo stesso vale per altri parametri tecnici relativi all'assegnazione delle emissioni o all'aggregazione di elementi di dati nel caso in cui l'impiego di tali parametri non sia esplicitamente chiarito nella metodologia.

(15) Ai fini del calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto possono essere utilizzati tipi diversi di dati di ingresso, fra cui dati primari e secondari. L'uso di dati primari consente di ottenere risultati più affidabili e precisi, per cui dovrebbe ~~essergli accordata la precedenza, di modo che gradualmente tali dati si diffondano~~***essere obbligatorio*** nei processi di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra. ***Poiché*** i dati primari potrebbero però non essere ottenibili, oppure rivelarsi eccessivamente onerosi per ~~alcuni portatori di interessi, in particolare per~~***le*** piccole e medie imprese***, queste ultime dovrebbero essere esentate***. Dovrebbe pertanto essere ammesso l'uso di dati secondari, nel rispetto ~~di~~***delle*** condizioni ~~chiare~~***di cui nel presente regolamento***. ***I costruttori di apparecchiature originali (OEM) dovrebbero fornire alle PMI l'accesso ai dati di bordo dei veicoli pertinenti a tal fine.*** **[Em. 18]**

(15 bis) ***Se un organizzatore di servizi di trasporto che subappalta parzialmente o totalmente la prestazione concreta di un servizio di trasporto decide di integrare i dati sulle emissioni di gas a effetto serra del subappaltatore nel suo calcolo complessivo, dovrebbe poter fare affidamento su dati secondari per quanto riguarda i servizi di trasporto prestati da uno o più subappaltatori. Dovrebbe essere concessa la possibilità di utilizzare i dati secondari forniti da uno o più subappaltatori, anche se i dati primari sono utilizzati per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dai servizi di trasporto effettuati da altri subappaltatori o dalla flotta dell'organizzatore del servizio di trasporto.*** **[Em. 19]**

(15 ter) ***Gli Stati membri possono introdurre incentivi di natura amministrativa, finanziaria od operativa per stimolare l'uso dei dati primari e, a tale riguardo, gli Stati membri dovrebbero notificare alla Commissione quando mettono in atto tali incentivi, affinché la Commissione possa monitorare il corretto funzionamento del mercato interno e garantire condizioni di parità.*** **[Em. 20]**

(16) Per quanto concerne i dati secondari, le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto possono essere calcolate utilizzando valori standard o dati modellizzati. Dall'impiego di valori standard e dati modellizzati si dovrebbero tuttavia ottenere informazioni precise e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra di uno specifico servizio di trasporto e, pertanto, tali valori standard dovrebbero essere stabiliti, e i dati modellizzati sviluppati ***e soggetti a frequenti aggiornamenti***, in modo neutro e obiettivo, sulla base di fonti affidabili e di parametri adeguati. ***Le banche dati e i valori standard che porterebbero a sottostimare le emissioni risultanti rispetto a quelle dichiarate nella comunicazione dei dati primari sono ritenuti non idonei al superamento dei controlli tecnici della qualità riguardanti la precisione e l'affidabilità delle informazioni. I controlli tecnici della qualità dovrebbero essere ripetuti periodicamente.*** **[Em. 21]**

(17) È pertanto opportuno istituire una banca dati di base dell'UE dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra al fine di migliorare la comparabilità dei risultati delle emissioni di gas a effetto serra ottenuti in applicazione del presente regolamento***. Tale banca dati dovrebbe fornire una granularità sufficiente e riflettere le specificità settoriali, nazionali e regionali di tutta l'Unione, e dovrebbe includere tabelle separate per ciascun modo di trasporto, garantendo la regolarità dell'aggiornamento e incorporando, se del caso, i progressi tecnologici più recenti in materia di riduzione delle emissioni***. Tuttavia, date le specificità settoriali, nazionali e regionali di tali valori standard nell'Unione, dovrebbero essere autorizzate altre banche dati e serie di dati rilevanti gestite da terzi, a condizione che siano sottoposte a un controllo tecnico della qualità a livello di Unione. **[Em. 22]**

(18) Per la determinazione dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto, i fattori di emissione di gas a effetto serra per i vettori energetici dei trasporti sono tenuti a calcolare le stime delle emissioni di gas a effetto serra che rispecchiano la quantità di energia utilizzata nella prospettiva «dal pozzo alla ruota». È pertanto opportuno istituire una banca dati centrale dell'UE dei fattori di emissione di gas a effetto serra dei vettori energetici per garantire la comparabilità e la qualità dei dati di ingresso.

(18 bis) ***Nel quantificare le emissioni legate all'uso dell'energia elettrica sulla base di valori di intensità delle emissioni aggiornati e accurati per ciascuno Stato membro, si dovrebbe incoraggiare un approccio fondato sulla localizzazione, sulla base di una serie di valori di intensità aggiornati e accurati per i diversi Stati membri. È altresì auspicabile un approccio basato sul mercato, a condizione che sia garantita un'adeguata tracciabilità, mediante un contratto accreditabile con garanzie di origine. Le banche dati istituite dal presente regolamento dovrebbero utilizzare cifre fondate su un approccio basato sulla localizzazione.*** **[Em. 23]**

(19) La realizzazione e manutenzione delle banche dati dell'UE dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra e i fattori di emissione di gas a effetto serra ***istituiti dal presente regolamento,*** e il controllo tecnico della qualità delle banche dati e delle serie di dati esterne gestite da terzi dovrebbero essere effettuati da un organismo neutrale e competente operante a livello di Unione. Dato il suo mandato, l'Agenzia europea dell'ambiente si trova nella posizione migliore per fornire l'assistenza necessaria per la corretta attuazione di questa parte del regolamento. Se del caso, per tali attività può essere fatto ricorso al contributo e al sostegno di altri organismi settoriali dell'UE, conformemente a normative distinte dell'Unione. **[Em. 24]**

(20) I dati modellizzati possono essere utilizzati se si basano su un modello stabilito conformemente alla metodologia di riferimento e, se del caso, ad altre disposizioni relative all'utilizzo di dati secondari e strumenti di calcolo di cui al presente regolamento.

(21) Il regolamento (UE) 2015/757 ([10]) e la direttiva 2003/87/CE ([11]) impongono la raccolta, il calcolo e la comunicazione annuale delle emissioni di ~~CO2~~***gas a effetto serra*** generate rispettivamente da navi ed aeromobili. Il regolamento (UE) 2015/757 e la direttiva 2003/87/CE possono, in una certa misura, essere complementari alle disposizioni del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda la produzione di dati sul carburante combusto come dati di ingresso per la quantificazione delle emissioni dei servizi di

([10]) Regolamento (UE) 2015/757 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo e che modifica la direttiva 2009/16/CE (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 55).

([11]) Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

trasporto. I dati di ingresso per la generazione di emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto possono anche derivare dall'attuazione di altri quadri legislativi, quali i regolamenti (UE) 2019/1242 ([12]) **e,** (UE) 2019/631 ([13])***e il regolamento 2023/2405*** ([14]). **[Em. 25]**

(22) È opportuno stabilire metriche comuni per esprimere i dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra che sono alla base della comparabilità di tali dati e consentono un'efficace analisi comparativa di vari servizi di trasporto. Le metriche comuni dovrebbero inoltre consentire una comunicazione chiara da parte del fornitore dei dati e una comprensione accurata di tale comunicazione da parte del destinatario dei dati. ***In tal senso, nel determinare le distanze, in particolare per quanto riguarda la determinazione dell'intensità delle emissioni, la Commissione dovrebbe specificare le norme dettagliate relative all'uso dell'opzione della distanza ortodromica («GCD») nell'ambito della norma ISO14083. Tali norme non dovrebbero impedire l'uso di dati primari relativi alla distanza effettiva, ad esempio nel settore ferroviario.*** **[Em. 26]**

(23) Ogni informazione disaggregata sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto comunicata a terzi per fini commerciali o normativi conformemente all'ambito di applicazione del presente regolamento dovrebbe contenere in modo obbligatorio e ben visibile i dati di uscita stabiliti conformemente alle norme specifiche per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra fissate dal presente regolamento. Se del caso, possono essere aggiunti dati ulteriori rispondenti a finalità diverse da quelle definite nel presente regolamento.

(23 bis) ***La divulgazione di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra prima della fornitura di un servizio di trasporto è essenziale per incoraggiare un processo decisionale informato da parte dei cittadini e influenza le decisioni commerciali dei soggetti che organizzano e forniscono tali servizi sul mercato. Pertanto, i soggetti interessati e gli intermediari di dati dovrebbero divulgare, ove possibile, le informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra relative a uno specifico servizio di trasporto prima della fornitura dello stesso. Tuttavia, le informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra possono essere rese note dopo la prestazione del servizio di trasporto, soprattutto quando le comunicazioni tra imprese richiedono un livello di informazione più dettagliato, in particolare nel contesto delle catene logistiche e dei rapporti di subappalto.*** **[Em. 27]**

(23 ter) ***Gli intermediari di dati dovrebbero avere l'obbligo di integrare le informazioni in modo visibile in ciascun risultato di ricerca e di includere la classificazione delle emissioni come opzione di selezione predefinita, per cui l'opzione più rispettosa dell'ambiente sarebbe visualizzata per prima, nonché di integrare un facile confronto tra opzioni di modi di trasporto diversi, compreso l'uso dell'autovettura privata e, se del caso, della bicicletta. Gli operatori del commercio elettronico dovrebbero inoltre mostrare le emissioni dei servizi di trasporto associate alle diverse opzioni di consegna dei pacchi, insieme alla data e al costo stimati attualmente disponibili. I dati di uscita relativi alle emissioni effettive del servizio di trasporto dovrebbero essere forniti anche dopo la sua conclusione.*** **[Em. 28]**

(24) Al fine di dimostrare la conformità rispetto alle prescrizioni del presente regolamento, il soggetto che calcola e comunica le informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto dovrebbe essere in grado di raccogliere prove a sostegno dei rispettivi dati di uscita. Tali prove dovrebbero essere ricavate conformemente alle norme in materia di comunicazione a livello di servizi di trasporto stabilite dalla norma EN ISO 14083:2023 e devono essere disponibili su richiesta di un'autorità competente, quale un organo giurisdizionale, o di qualsiasi altro terzo, se così previsto da accordi separati, anche in una prospettiva tra imprese.

(25) Fatto salvo il caso in cui si applichino disposizioni distinte, un intermediario di dati che raccoglie informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto da un soggetto interessato o da un'altra persona fisica o giuridica pertinente e le comunica sul mercato non dovrebbe essere considerato responsabile nel caso in cui tali informazioni violino gli obblighi relativi al calcolo e alla verifica delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto e la certificazione degli strumenti di calcolo di cui al presente regolamento. L'intermediario di dati dovrebbe tuttavia adoperarsi per evitare la divulgazione di informazioni imprecise o inesatte e dovrebbe rispettare le norme relative ai dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra, alla comunicazione e alla trasparenza. Inoltre l'intermediario di dati dovrebbe indicare la fonte di tali informazioni, per consentirne l'identificazione.

([12]) Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202).

([13]) Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (rifusione) (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13).

([14]) ***Regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (ReFuelEU Aviation)(GU L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).***

(26) Strumenti di calcolo esterni forniti sul mercato per un uso commerciale e non commerciale più ampio possono facilitare la contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto, sostenendone così la diffusione tra gruppi più ampi di portatori di interessi. L'uso di tali strumenti dovrebbe essere certificato, per garantire che gli strumenti siano conformi alle prescrizioni di cui al presente regolamento, in particolare per quanto concerne l'uso della metodologia di riferimento comune e di una serie adeguata di dati di ingresso. ***La certificazione dovrebbe specificare se lo strumento di calcolo supporta i calcoli basati su dati primari.*** **[Em. 29]**

(26 bis) ***Al fine di creare una procedura comune e facilmente comparabile, nonché di ridurre l'onere amministrativo e finanziario per i soggetti che desiderano calcolare le loro emissioni, in particolare le PMI, la Commissione dovrebbe sviluppare uno strumento pubblico di calcolo gratuito che garantisca l'accessibilità dei dati di uscita e che sia di facile uso nonché facilmente accessibile online. Tale strumento di calcolo dovrebbe essere accompagnato da documenti di orientamento passo per passo. La Commissione dovrebbe assicurare che tale strumento contribuisca a sensibilizzare in merito all'uso di dati primari per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra e a incentivare tale uso.*** **[Em. 30]**

(27) Un sistema di verifica adeguatamente concepito per la conformità dei dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra comunicati sul mercato e dei relativi processi di calcolo rispetto alle prescrizioni del presente regolamento dovrebbe aumentare in modo sostanziale la fiducia nell'affidabilità e nella precisione di tali dati. I soggetti che hanno superato con successo la valutazione della conformità dovrebbero avere il diritto di ottenere una prova di conformità comunemente riconosciuta in tutta l'Unione. ~~Se sono stati inclusi dati primari,~~ La prova di conformità dovrebbe ~~recarne indicazione, in particolare~~***specificare la quota dei dati primari utilizzati,*** al fine di incentivare la raccolta e l'uso di dati primari da parte di ogni soggetto interessato dalle norme stabilite dal presente regolamento. **[Em. 31]**

(28) Gli oneri amministrativi connessi alla verifica potrebbero essere sproporzionati per le piccole imprese e dovrebbero pertanto essere evitati. A tale fine, le piccole e medie imprese dovrebbero essere esentate dagli obblighi concernenti la verifica, fatto salvo il caso in cui desiderino ottenere una prova di conformità corrispondente. Inoltre, le grandi imprese dovrebbero tenere conto del principio di proporzionalità nel valutare la possibilità di chiedere la verifica della conformità ai partner della catena del valore, in particolare quando si tratta di piccole e medie imprese.

(28 bis) ***La contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra basata su dati primari potrebbe rivelare la quantità di carburante o di energia consumata correlata agli incarichi di clienti specifici e pertanto le emissioni possono essere convertite all'inverso in costo operativo. Soprattutto nel settore del trasporto di merci, ciò influisce negativamente sul potere di negoziazione delle PMI. Pertanto, non si dovrebbe consentire alle grandi imprese di richiedere ai partner della catena del valore, in particolare alle PMI, le emissioni di gas a effetto serra sulla base di dati primari.*** **[Em. 32]**

(29) Qualora la verifica delle informazioni sui dati sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto sia organizzata conformemente a norme specifiche stabilite da altre normative dell'Unione, compreso un regolamento volto a garantire parità di condizioni per un trasporto aereo sostenibile e attuato dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, tali norme devono essere trattate in modo equivalente, purché la valutazione della verifica abbia luogo conformemente alle prescrizioni del presente regolamento.

(29 bis) ***Per garantire la corretta adozione e attuazione del presente regolamento, gli Stati membri dovrebbero contribuire alla sua applicazione, anche istituendo un sistema di sanzioni. Le sanzioni pecuniarie dovrebbero essere proporzionate e dissuasive e tenere conto del carattere ricorrente del mancato rispetto dei requisiti di calcolo e di informazione o della fornitura di informazioni fuorvianti da parte dei soggetti interessati. Gli importi minimi o massimi stabiliti non dovrebbero in alcun modo costituire incentivi alla non conformità.*** **[Em. 33]**

(30) Affinché il presente regolamento funzioni efficientemente, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla valutazione e all'esclusione di determinati elementi della metodologia di riferimento; alla presentazione di richieste al Comitato europeo di normazione; alla definizione di norme per l'esecuzione del controllo tecnico della qualità di banche dati esterne di valori standard; all'adeguamento delle metriche per i dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra; alla definizione di ulteriori metodi e criteri di accreditamento degli organismi di valutazione della conformità. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti

nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ([15]). In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

(31) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione in merito alla certificazione degli strumenti di calcolo e alla verifica dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra, al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ([16]).

(32) La comparabilità dei dati sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto e una maggiore diffusione della contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra nella pratica commerciale non sono obiettivi che possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri senza il rischio di introdurre oneri burocratici sul mercato interno e costi e oneri amministrativi aggiuntivi per le industrie. Tali obiettivi possono invece essere conseguiti meglio a livello di Unione in ragione degli effetti di rete di un'azione congiunta degli Stati membri. L'Unione può quindi intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea.

(33) Conformemente al principio di proporzionalità, ai fini del conseguimento dell'obiettivo fondamentale di incentivare cambiamenti comportamentali tra le imprese e i clienti per ridurre le emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto attraverso la diffusione e l'uso di dati comparabili e affidabili sulle emissioni di gas a effetto serra, è necessario e opportuno stabilire norme sulla contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi, in conformità dell'articolo 5, paragrafo 4, del trattato sull'Unione europea.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO 1

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce le norme per la contabilizzazione ***e la comunicazione*** delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione. **[Em. 34]**

Articolo 2

Ambito di applicazione

Il presente regolamento si applica ~~a qualsiasi soggetto che fornisca o organizzi servizi di trasporto di merci e passeggeri nell'Unione e calcoli le emissioni di gas a effetto serra di servizi di trasporto che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione e comunichi a terzi informazioni disaggregate in merito a tali emissioni per fini commerciali o normativi.~~**:**

a) ai soggetti che forniscono o organizzano servizi di trasporto di merci e trasporto passeggeri nell'Unione, che calcolano le emissioni di gas a effetto serra di servizi di trasporto che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione, e che comunicano a terzi informazioni disaggregate in merito a tali emissioni;

b) agli intermediari di dati che calcolano le informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto e che non si limitano a trasmettere informazioni su tali emissioni fornite da un soggetto interessato o da altre persone fisiche o giuridiche pertinenti. **[Em. 35]**

([15]) Accordo interistituzionale «Legiferare meglio» tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea (GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1).

([16]) Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

1) «gas a effetto serra»: componente gassoso dell'atmosfera, naturale o antropico, che assorbe ed emette radiazioni a lunghezze d'onda specifiche nello spettro delle radiazioni infrarosse emesse dalla superficie della Terra, dall'atmosfera e dalle nuvole***, come stabilito nella più recente relazione di valutazione del Gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico (IPCC)***; **[Em. 36]**

2) «emissione di gas a effetto serra»: il rilascio nell'atmosfera di un gas a effetto serra espresso come massa di biossido di carbonio equivalente;

3) «biossido di carbonio equivalente (CO_2e)»: unità che consente di confrontare il forzante radiativo di un gas a effetto serra con quello del biossido di carbonio;

4) «contabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra»: le azioni intraprese per quantificare, mediante misurazioni e calcoli, le emissioni di gas a effetto serra, e utilizzate per comunicare tali emissioni;

5) «servizio di trasporto»: il trasporto di merci o di passeggeri da un luogo di origine a un luogo di destinazione; un servizio di trasporto può implicare uno o più elementi della catena di trasporto che richiedono tanto una o più operazioni di trasporto quanto una o più operazioni di hub, oppure una o più operazioni di trasporto o una o più operazioni di hub;

6) «operazione di trasporto»: l'utilizzo di un veicolo per il trasporto di passeggeri e/o merci;

7) «operazione di hub»: l'operazione finalizzata al trasferimento di merci o di passeggeri attraverso un hub;

8) «veicolo»: mezzo per il trasporto di passeggeri e/o merci in tutti i modi di trasporto;

9) «catena di trasporto»: sequenza di elementi di trasporto relativi alle merci o a uno o più passeggeri (o a un gruppo di passeggeri) che, considerati nel loro insieme, ne costituiscono lo spostamento dal luogo di origine a quello di destinazione;

10) «elemento della catena di trasporto»: sezione di una catena di trasporto all'interno della quale merci oppure uno o più passeggeri (o un gruppo di passeggeri) sono trasportati mediante un unico veicolo o transitano attraverso un unico hub;

11) «divulgazione di informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto»: la comunicazione a terzi di informazioni disaggregate sulle emissioni di gas a effetto serra relative a uno specifico servizio di trasporto da parte di un soggetto interessato o di un intermediario di dati, nel contesto della fornitura, della comunicazione o della commercializzazione di tale servizio, prima o dopo la prestazione del servizio di trasporto;

12) «soggetto interessato»: soggetto che calcola le emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto che inizia o termina nel territorio dell'Unione e comunica a terzi le informazioni in merito a tali emissioni per fini commerciali o normativi;

13) «intermediario di dati»: persona fisica o giuridica che raccoglie***, calcola o*** e comunica informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto ~~sulla base di accordi giuridici, contrattuali o di altro tipo distinti~~; **[Em. 37]**

14) «attività che genera gas a effetto serra»: attività che comporta un'emissione di gas a effetto serra;

15) «dati relativi ad attività che generano gas a effetto serra»: misura quantitativa di un'attività che genera gas a effetto serra;

16) «intensità delle emissioni di gas a effetto serra»: coefficiente che descrive il rapporto tra i dati indicati relativi a un'attività che genera gas a effetto serra e l'emissione di gas a effetto serra;

17) «fattore di emissione di gas a effetto serra»: coefficiente che descrive il rapporto tra ~~l~~***i dati indicati relativi a un***'attività che genera gas a effetto serra e l'emissione di gas a effetto serra; **[Em. 38]**

18) «emissioni di gas a effetto serra dal pozzo alla ruota»: emissioni che rappresentano l'impatto, in termini di gas a effetto serra, dell'utilizzo dei veicoli e del loro approvvigionamento energetico***, che costituiscono un sottoinsieme delle emissioni prodotte durante l'intero ciclo di vita***; **[Em. 39]**

19) «emissioni dal serbatoio alla ruota»: emissioni derivanti dal consumo energetico connesso alla propulsione del veicolo; sottoinsieme delle emissioni «dal pozzo alla ruota»;

19 bis) «emissioni prodotte durante l'intero ciclo di vita»: emissioni che rappresentano la somma della quota corrispondente delle emissioni relative alla costruzione dell'infrastruttura utilizzata dal veicolo, delle emissioni relative alla produzione, alla manutenzione e al fine vita del veicolo e delle emissioni dal pozzo alla ruota; **[Em. 40]**

20) «vettore energetico»: sostanza o fenomeno utilizzabile per produrre energia meccanica o termica o per lo svolgimento di processi chimici o fisici;

21) «dati primari»: valore quantificato di un processo o di un'attività ottenuto da una misurazione diretta o da un calcolo basato su misurazioni dirette;

22) «dati secondari»: dati modellizzati o valori standard che non rispondono alle prescrizioni per i dati primari, come dati provenienti da banche dati e letteratura pubblicata, fattori standard di emissione di gas a effetto serra ricavati da inventari nazionali, dati calcolati, stime o altri dati rappresentativi, dati ottenuti da processi di approssimazione o stime approssimative;

23) «valore standard»: valore di dati secondari tratto da una fonte pubblicata ***e verificato da un organismo di valutazione della conformità***, considerato predefinito in caso di mancanza di dati primari o modellizzati; **[Em. 41]**

24) «dati modellizzati»: dati stabiliti utilizzando un modello che tiene conto di dati primari e/o di parametri pertinenti per le emissioni di gas a effetto serra di un'operazione di trasporto o di un'operazione di hub; può trattarsi anche di un modello fornito da uno strumento di calcolo;

25) «dati di uscita»: dati disaggregati sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto stabiliti utilizzando la metodologia di riferimento e i dati di ingresso stabiliti dal presente regolamento;

26) «metriche»: misura di valutazione quantitativa;

27) «prova a sostegno delle informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto»: la redazione, su richiesta, di una relazione a livello di servizio di trasporto, come stabilito dalla norma EN ISO 14083:2023;

28) «strumento di calcolo»: un'applicazione, un modello o un software che consente il calcolo automatico delle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto;

29) «strumento di calcolo esterno»: strumento di calcolo fornito sul mercato da terzi per un uso commerciale o non commerciale più ampio;

30) «organismo di valutazione della conformità»: organismo di valutazione della conformità quale definito all'articolo 2, punto 13), del regolamento (CE) n. 765/2008 ([17]);

30 bis) «organizzatore di servizi di trasporto»: soggetto che fornisce servizi di trasporto nell'ambito dei quali l'esecuzione di alcuni elementi della catena di trasporto è subappaltata a uno o più soggetti che li gestiscono; **[Em. 42]**

30 ter) «subappaltatore di trasporti»: soggetto che fornisce operazioni di trasporto per uno o più elementi della catena di trasporto per conto di un organizzatore di servizi di trasporto nel quadro di accordi contrattuali. **[Em. 43]**

CAPO II

METODOLOGIA

Articolo 4

Metodo di calcolo delle emissioni di gas a effetto serra dei servizi di trasporto

1. Le emissioni di gas a effetto serra ***dal pozzo alla ruota*** dei servizi di trasporto sono calcolate sulla base della metodologia definita nella norma EN ISO 14083:2023, nella sua versione aggiornata, e delle norme di cui al capo III del presente regolamento. **[Em. 44]**

1 bis. Entro [la data di entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione rende gratuito l'accesso alla norma EN ISO 14083:2023 attraverso un sito web facilmente accessibile. **[Em. 45]**

2. ***Entro 36 mesi dalla data di applicazione del presente regolamento,*** la Commissione valuta la necessità di un adeguamento di componenti della norma di cui al paragrafo 1 ~~entro 36 mesi dalla data di applicazione del presente~~***, in particolare al fine di garantirne la coerenza con gli obiettivi climatici a lungo termine e i traguardi climatici intermedi dell'Unione di cui al*** regolamento ***(UE) 2021/1119 e con altre normative dell'Unione in materia di clima ed energia***. **[Em. 46]**

2 bis. Entro [24 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione che definisce una metodologia comune dell'Unione per calcolare le emissioni di gas a effetto serra prodotte durante il ciclo di vita da tutti i modi di trasporto, in particolare le emissioni derivanti dalla

([17]) Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008, che pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93 (GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30).

fabbricazione, dalla manutenzione e dallo smaltimento dei veicoli. La relazione tiene debitamente conto di tutte le metodologie per le emissioni prodotte durante il ciclo di vita sviluppate conformemente al regolamento (UE) 2019/631, al regolamento (UE) 2023/1542 e al regolamento (UE) 2019/1242. La relazione valuta l'approccio migliore per attuare la metodologia comune dell'Unione relativa al ciclo di vita ai fini del presente regolamento e, ove necessario, è immediatamente accompagnata da una proposta legislativa di modifica del presente regolamento. **[Em. 47]**

2 ter. Nell'ambito della valutazione di cui al paragrafo 2, la Commissione valuta la fattibilità e gli impatti economici, ambientali, sanitari e sociali dell'inserimento nell'ambito di applicazione del presente regolamento della contabilizzazione dell'inquinamento atmosferico causato dai servizi di trasporto che iniziano o terminano nel territorio dell'Unione. **[Em. 48]**

3. La Commissione può avviare una verifica di conformità al fine di valutare eventuali modifiche della norma di cui al paragrafo 1. La verifica di conformità è avviata dalla Commissione che, se del caso, può agire su richiesta di uno Stato membro.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16 al fine di escludere dall'ambito di applicazione del presente regolamento una modifica di cui al paragrafo 3 e una componente di cui al paragrafo 2 se, sulla base della sua valutazione, ritenga che tale modifica o componente determini un rischio manifesto di incompatibilità con gli obiettivi del presente regolamento e con altre norme applicabili dell'Unione.

5. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16 per chiedere al Comitato europeo di normazione di rivedere la norma di cui al paragrafo 1, anche sulla base dell'esito della valutazione di cui al paragrafo 2 e della verifica di conformità di cui al paragrafo 3.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti ~~di esecuzione~~***delegati*** conformemente all'articolo ~~17~~**16** al fine di integrare il presente regolamento con l'obiettivo di chiarire la metodologia di riferimento di cui al paragrafo 1, di garantirne l'attuazione uniforme sul mercato per quanto concerne l'approccio per stabilire parametri appropriati relativi alle emissioni di gas a effetto serra per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra prima della fornitura di un servizio e, se del caso, altri parametri tecnici relativi all'assegnazione delle emissioni o all'aggregazione di elementi di dati non esplicitamente spiegati in tale metodologia. **[Em. 49]**

CAPO III

DATI DI INGRESSO E FONTI

Articolo 5

Uso di dati primari e secondari

1. I soggetti di cui all'articolo 2 ***utilizzano dati primari per calcolare le emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto da loro fornito, ad eccezione dei servizi forniti dalle microimprese e dalle piccole e medie imprese quali definite nella raccomandazione 2003/361/CE della Commissione. Le PMI*** ricorrono in primis all'uso di dati primari per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto. **[Em. 50]**

1 bis. Quando operano in qualità di subappaltatori di trasporti, le PMI devono essere in grado di basarsi su dati secondari anche se l'organizzatore dei trasporti utilizza dati primari per calcolare le emissioni di gas a effetto serra derivanti da un servizio di trasporto effettuato da altri subappaltatori di trasporti o dalla propria flotta. **[Em. 51]**

1 ter. Gli Stati membri possono introdurre incentivi amministrativi, finanziari o operativi per stimolare l'uso dei dati primari e dovrebbero notificarne alla Commissione la natura e la tempistica. **[Em. 52]**

2. L'uso di dati secondari per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto è consentito alle ***PMI alle*** condizioni seguenti: **[Em. 53]**

a) i valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra sono ricavati da:

   i) una banca dati di base dell'UE dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra di cui all'articolo 6, paragrafo 1;

   ii) banche dati e serie di dati dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra gestite da terzi, conformemente all'articolo 7.

b) i fattori standard di emissione di gas a effetto serra per i vettori energetici dei trasporti sono ricavati dalla banca dati centrale dell'UE dei fattori standard di emissione di gas a effetto serra di cui all'articolo 8;

c) i dati modellizzati si basano su un modello stabilito conformemente al metodo di cui all'articolo 4 e alle norme di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 11, se del caso.

2 bis. Entro … [12 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento], la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 16 per integrare il presente regolamento stabilendo norme dettagliate sull'applicazione di criteri di esclusione e di deviazioni dalla GCD. **[Em. 54]**

2 ter. Gli OEM concedono alle PMI un accesso adeguato ai dati di bordo pertinenti, nella misura in cui è necessario ai fini della conformità con il presente regolamento e finché è rilevante allo scopo di agevolare la raccolta di dati precisi e i successivi calcoli. **[Em. 55]**

Articolo 6

Banca dati di base dell'UE dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra

1. La Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia europea dell'ambiente, ***tenendo conto delle competenze dei portatori di interessi pertinenti e di altri organi settoriali dell'UE,*** istituisce***, entro 18 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento,*** una banca dati di base dell'UE dei valori standard dell'intensità delle emissioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), punto i) ***che sia disponibile gratuitamente***. **[Em. 56]**

1 bis. Nell'istituire la banca dati di base dell'UE dei valori standard dell'intensità delle emissioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), punto i), la Commissione e l'Agenzia europea dell'ambiente elaborano una tabella distinta per ciascun modo di trasporto. **[Em. 57]**

1 ter. Nell'elaborare i valori standard dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra, la Commissione:

a) applica l'approccio basato sul luogo previsto dalla norma di cui all'articolo 4 («approccio basato sul luogo»);

b) tiene conto dei fattori di emissione di gas a effetto serra determinati conformemente alla direttiva (UE) 2018/2001. **[Em. 58]**

1 quater.
Qualora le emissioni di gas a effetto serra generate dall'energia elettrica consumata dai trasporti possano essere quantificate utilizzando l'approccio basato sul luogo e l'approccio basato sul mercato ai sensi della norma EN ISO 14083:2023, è comunicato il mix di energia elettrica basato sul mercato, purché siano soddisfatte le condizioni di cui all'allegato J della suddetta norma. **[Em. 59]**

1 quinquies.
Fino all'istituzione della banca dati di base dell'UE, i soggetti possono fare riferimento ad altre banche dati nazionali che si considerano verificate a norma dell'articolo 13, paragrafo 8, o che sono state verificate ai sensi di altre normative dell'Unione esistenti, a condizione che tali dati siano disponibili allo stesso livello di aggregazione di quello richiesto dal presente regolamento. **[Em. 60]**

2. La Commissione garantisce***, almeno una volta all'anno,*** la manutenzione, l'aggiornamento e**,** lo sviluppo continuo ***e un livello adeguato di sicurezza*** della banca dati di cui al paragrafo 1, tenendo conto dell'evoluzione tecnologica nel settore dei trasporti e dei nuovi approcci metodologici per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra. ***Qualsiasi aggiornamento dei valori standard è notificato senza indugio al pubblico. A seguito di tale aggiornamento, i soggetti interessati utilizzano i più recenti dati disponibili per calcolare e comunicare le loro informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra.*** **[Em. 61]**

2 bis. La Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia europea dell'ambiente e tenendo conto delle competenze dei portatori di interessi pertinenti, garantisce lo svolgimento di controlli tecnici della qualità dei valori standard dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra, analogamente a quelli applicabili alle banche dati o alle serie di dati gestite da terzi. **[Em. 62]**

3. ~~L'accesso alla~~***La*** banca dati di cui al paragrafo 1 per la consultazione o l'utilizzo dei valori standard di intensità di emissione è ~~aperto~~***facilmente accessibile, aperta*** al pubblico e ~~gratuito~~***gratuita***. **[Em. 63]**

Articolo 7

Banche dati e serie di dati dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra gestite da terzi

1. ***Una banca dati o una serie di dati di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), punto ii), può essere utilizzata per calcolare dati secondari purché fornisca dati più granulari o settoriali rispetto a quelli che figurano nella banca dati di base dell'UE di cui all'articolo 6.*** Lo sviluppatore di una banca dati o di una serie di dati di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), punto ii), presenta alla Commissione una domanda di controllo tecnico della qualità dei valori standard per l'intensità delle emissioni di gas a effetto serra contenuti in tale banca dati o serie di dati. La Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia europea dell'ambiente, effettua il controllo tecnico della qualità conformemente alle prescrizioni di cui agli articoli da 4 a 8 del presente regolamento. ***Il controllo tecnico della qualità è effettuato entro 12 mesi dal ricevimento ufficiale della domanda.*** **[Em. 64]**

1 bis. Il controllo tecnico della qualità delle banche dati e delle serie di dati dei valori standard dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra di cui al paragrafo 1 comprende un confronto tra le emissioni comunicate utilizzando i dati primari e le emissioni che sarebbero comunicate utilizzando la banca dati o i valori standard, per i casi d'uso rappresentativi equivalenti. Le banche dati e i valori standard che porterebbero a sottostimare le risultanti emissioni rispetto a quelle comunicate sulla base dei dati primari ricevono una valutazione negativa dal controllo tecnico della qualità. **[Em. 65]**

1 ter. Il controllo tecnico della qualità garantisce inoltre che le banche dati e le serie di dati gestite da terzi siano conformi alle norme indicate nell'atto delegato di cui all'articolo 5, paragrafo 2 bis. **[Em. 66]**

2. Ai fini dell'utilizzo di dati secondari conformemente all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), punto ii), devono essere utilizzate esclusivamente banche dati e serie di dati dei valori standard dell'intensità delle emissioni che sono stati valutati positivamente nel contesto del controllo tecnico della qualità di cui al paragrafo 1. ***La Commissione pubblica e mantiene aggiornato un elenco delle banche dati dei valori standard dell'intensità delle emissioni di gas a effetto serra gestite da terzi che hanno ricevuto una valutazione positiva. L'elenco aggiornato è messo a disposizione del pubblico su un apposito sito web.*** **[Em. 67]**

3. Il controllo tecnico della qualità deve essere eseguito non oltre ~~24~~***12*** mesi dopo la data di applicazione ~~del presente regolamento~~***di cui al paragrafo 1***. La registrazione di una valutazione positiva del controllo della qualità è valida per due anni. **[Em. 68]**

4. La Commissione adotta atti di esecuzione conformemente all'articolo 17 al fine di integrare il presente regolamento per quanto riguarda la definizione di norme e condizioni per lo svolgimento del controllo tecnico della qualità di cui al paragrafo 1.

4 bis. L'accesso alla banca dati di cui al paragrafo 1 per la consultazione o l'utilizzo dei valori standard dell'intensità delle emissioni è aperto al pubblico e gratuito per le PMI. **[Em. 69]**

Articolo 8

Banca dati centrale dell'UE dei fattori standard di emissione di gas a effetto serra

1. ***Entro [12 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento],*** la Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia europea dell'ambiente***, tenendo conto delle competenze dei portatori di interessi pertinenti e di altri organi settoriali dell'UE***, istituisce una banca dati centrale dell'UE dei fattori standard di emissione di gas a effetto serra di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera b). **[Em. 70]**

1 bis. Nell'elaborare i fattori standard di emissione di gas a effetto serra, la Commissione:

a) applica l'approccio basato sul luogo previsto dalla norma di cui all'articolo 4 («approccio basato sul luogo»);

b) tiene conto dei fattori di emissione di gas a effetto serra determinati conformemente alla direttiva (UE) 2018/2001. **[Em. 71]**

1 ter. Qualora le emissioni di gas a effetto serra generate dall'energia elettrica consumata dai trasporti possano essere quantificate utilizzando l'approccio basato sul luogo e l'approccio basato sul mercato in conformità della norma EN ISO 14083:2023, è comunicato il mix di energia elettrica basato sul mercato, purché siano soddisfatte le condizioni di cui all'allegato J della suddetta norma. **[Em. 72]**

1 quater.
Fino a quando non sarà istituita la banca dati centrale dell'UE, i soggetti possono fare riferimento ad altre banche dati nazionali che si considerano verificate a norma dell'articolo 13, paragrafo 8, o che sono state verificate in conformità di altre normative dell'Unione in vigore, a condizione che tali dati siano disponibili allo stesso livello di aggregazione di quello richiesto dal presente regolamento. **[Em. 73]**

2. La Commissione, con l'assistenza dell'Agenzia europea dell'ambiente, garantisce***, almeno una volta all'anno,*** la manutenzione, l'aggiornamento ~~e~~**,** lo sviluppo continuo ***e un adeguato livello di sicurezza*** della banca dati di cui al paragrafo 1, tenendo conto dell'evoluzione tecnologica nel settore dei trasporti e dei nuovi approcci metodologici per il calcolo delle emissioni di gas a effetto serra. ***Qualsiasi aggiornamento dei valori standard è notificato senza indugio al pubblico. A seguito di un aggiornamento, i soggetti interessati utilizzano gli ultimi dati disponibili per calcolare e comunicare le informazioni sulle loro emissioni di gas a effetto serra.*** **[Em. 74]**

3. L'accesso alla banca dati di cui al paragrafo 1 per la consultazione o l'utilizzo di fattori standard di emissione di gas a effetto serra per i vettori energetici dei trasporti è ***facile,*** aperto al pubblico e gratuito. **[Em. 75]**

Articolo 8 bis

Sostegno alla governance per le piccole e medie imprese

1. Entro [12 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione mette a punto uno strumento di calcolo semplificato per le PMI, che sia accessibile al pubblico, di facile utilizzo e gratuito, conformemente all'articolo 11. Tale strumento di calcolo è corredato di documenti contenenti indicazioni passo per passo, che ne illustrino chiaramente le modalità di funzionamento.

2. La Commissione monitora il rischio che i dati comunicati dalle PMI che operano in qualità di subappaltatori a norma del presente regolamento possano essere utilizzati dagli organizzatori di servizi di trasporto ai fini di pratiche commerciali sleali. Entro [due anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento] la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio. Tale relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa che preveda misure volte a tutelare la riservatezza dei dati commercialmente sensibili. **[Em. 76]**

CAPO IV

DATI DI USCITA E TRASPARENZA

Articolo 9

Ottenimento dei dati di uscita sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto

1. I dati di uscita sono ottenuti utilizzando la metodologia di riferimento e i dati di ingresso conformemente agli articoli da 4 a 8 del presente regolamento.

2. I dati di uscita possono essere ottenuti utilizzando strumenti di calcolo. Gli strumenti di calcolo esterni devono rispettare le prescrizioni di cui all'articolo 11.

3. I dati di uscita constano ~~quanto meno~~ della massa totale di biossido di carbonio equivalente (CO_2e) per ciascun servizio di trasporto e, in relazione al tipo di servizio di trasporto in questione, quanto meno di una delle seguenti metriche di dati: **[Em. 77]**

a) massa di CO_2e per tonnellata-chilometro, o unità equivalenti, per il trasporto di merci;

b) massa di CO_2e per tonnellata o unità equivalenti, per il flusso di merci presso un hub;

c) massa di CO_2e per passeggero-chilometro, o unità equivalenti, per il trasporto di passeggeri;

d) massa di CO_2e per passeggero o unità equivalenti, per il flusso di passeggeri presso un hub.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16 per integrare l'elenco delle metriche per i dati di uscita di cui al paragrafo 3.

Articolo 10

Comunicazione e trasparenza

1. I soggetti interessati comunicano i dati di uscita in modo chiaro e inequivocabile***, ove possibile, prima della prestazione di un servizio di trasporto o della conclusione del contratto***. Quando comunicano dati di uscita, nell'informativa che accompagna tale comunicazione i soggetti interessati includono la seguente dicitura «Emissioni di gas a effetto serra dal pozzo alla ruota calcolate conformemente al regolamento ***(UE)*** [riferimento al presente regolamento] ~~del Parlamento europeo e del Consiglio~~», almeno in una delle lingue ufficiali dell'UE e, ove possibile, in una lingua ufficiale di uno Stato membro nel cui territorio è prestato il servizio. **[Em. 78]**

1 bis. I soggetti interessati possono scegliere di indicare in maniera visibile:

a) se i loro dati sono soggetti alla verifica annuale;

b) se hanno utilizzato dati primari, nel qual caso sono fornite le variabili derivate da dati primari;

c) c) se hanno utilizzato lo strumento di calcolo dell'UE istituito dall'articolo 9, paragrafo 2 bis. **[Em. 79]**

2. Se i dati di uscita sono ~~ottenuti e~~ comunicati da un intermediario di dati***, in particolare da servizi di navigazione digitale e di pianificazione degli itinerari,*** sulla base di accordi distinti, si applicano le norme di cui al paragrafo 1 e all'articolo 9, paragrafo 3. Nel comunicare i dati di uscita, l'intermediario dei dati include un riferimento alla fonte dei dati. **[Em. 80]**

2 bis. Le informazioni sulle emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto sono fornite agli intermediari di dati digitali da un soggetto interessato o da altre persone fisiche o giuridiche pertinenti. I dati di uscita comunicati da tali intermediari di dati digitali integrano le informazioni in modo visibile in ciascun risultato di ricerca e includono la classificazione delle emissioni come opzione di selezione predefinita, di modo che l'opzione più rispettosa dell'ambiente sia visualizzata per prima, nonché un facile confronto tra i diversi modi di trasporto, compreso l'uso dell'autovettura privata e, se del caso, della bicicletta. **[Em. 81]**

3. In caso di impiego di dati primari ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, i soggetti interessati hanno facoltà di comunicare tale circostanza a terzi se l'impiego dei dati primari è stato verificato a norma degli articoli 12 e 13.

4. I soggetti interessati devono essere in grado di stabilire prove che comprovino le modalità di ottenimento dei dati di uscita. Tali prove sono stabilite conformemente alle prescrizioni della metodologia di riferimento di cui all'articolo 4, paragrafo 1, e:

a) fungono da base per la valutazione di verifica a norma degli articoli 12 e 13;

b) sono messe a disposizione su richiesta di un'autorità competente***, conformemente alle norme stabilite negli atti delegati di cui all'articolo 13, paragrafo 9,*** o di un'altra terza parte nella misura in cui si applichino accordi giuridici o contrattuali distinti; **[Em. 82]**

c) se la verifica è effettuata a norma degli articoli 12 e 13, dette prove contengono un riferimento alla prova di conformità di cui all'articolo 13, paragrafo 6, e le informazioni di contatto dell'organismo di valutazione della conformità che ha redatto la prova di conformità;

d) se i dati di uscita sono stabiliti mediante l'uso di uno strumento di calcolo esterno di cui all'articolo 9, paragrafo 2, dette prove contengono un riferimento a tale strumento di calcolo.

5. I dati di uscita e le prove di cui al paragrafo ~~5~~**4** sono redatti in modo chiaro e inequivocabile in almeno una delle lingue ufficiali dell'Unione. ~~Ove possibile,~~ Sono resi disponibili ***in maniera armonizzata e semplice,*** sotto forma di link web, codice QR o formati equivalenti***, consentendo l'interoperabilità dei dati di uscita e delle prove tra i diversi fornitori di servizi di trasporto***. **[Em. 83]**

6. I dati personali sono trattati conformemente al regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio ([18]).

([18]) Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

7. I destinatari dei dati di uscita e delle prove di cui al paragrafo ~~5~~**4** adottano misure volte a garantire la riservatezza dei dati commerciali pertinenti trattati e comunicati conformemente al presente regolamento, nonché ad assicurare che tali dati possano essere consultati, trattati e divulgati soltanto in presenza di un'autorizzazione. **[Em. 84]**

CAPO V

MISURE COMPLEMENTARI

Articolo 11

Certificazione degli strumenti di calcolo

1. Gli strumenti di calcolo esterni di cui all'articolo 9, paragrafo 2, devono essere certificati da un organismo di valutazione della conformità di cui all'articolo 14.

2. Lo sviluppatore dello strumento di calcolo presenta una domanda a un organismo di valutazione della conformità, il quale valuta la conformità dello strumento di calcolo rispetto alle prescrizioni degli articoli da 4 a 9. In caso di valutazione positiva, l'organismo di valutazione della conformità emette un certificato di conformità dello strumento di calcolo al presente regolamento***, che specifica se lo strumento supporta i calcoli basati su dati primari***. In caso di valutazione negativa, l'organismo di valutazione della conformità ne comunica al richiedente le ragioni. **[Em. 85]**

2 bis. Gli strumenti di calcolo utilizzati internamente da un soggetto per calcolare le emissioni di gas a effetto serra di un servizio di trasporto che rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento sono conformi anche alle prescrizioni stabilite dalla metodologia di riferimento di cui all'articolo 4, paragrafo 1. **[Em. 86]**

3. L'organismo di valutazione della conformità competente conserva un elenco aggiornato degli strumenti di calcolo che ha certificato e di cui ha revocato o sospeso la certificazione. Esso mette tale elenco a disposizione del pubblico sul proprio sito web e comunica senza indugio l'indirizzo di tale sito alla Commissione.

4. Il certificato è valido per un periodo di due anni.

5. La Commissione pubblica sul proprio sito web ufficiale un elenco ***facilmente accessibile*** di tutti gli strumenti di calcolo certificati conformemente ai paragrafi 1 e 2***, nonché i link ai siti web di cui al paragrafo 3***. **[Em. 87]**

6. La Commissione adotta atti di esecuzione conformemente all'articolo 17 per stabilire norme sulla certificazione degli strumenti di calcolo e sul relativo certificato di conformità, comprese norme sul rinnovo, sulla sospensione e sulla revoca della certificazione.

CAPO VI

VERIFICA DEI DATI SULLE EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA E DEI PROCESSI DI CALCOLO

Articolo 12

Ambito di applicazione della verifica

1. I dati di uscita di cui all'articolo 9 sono soggetti a verifica della conformità alle prescrizioni di cui agli articoli da 4 a 9 del presente regolamento. ***La verifica è effettuata almeno una volta all'anno conformemente agli atti delegati di cui all'articolo 13, paragrafo 9. La verifica può altresì essere richiesta dall'organismo di valutazione della conformità, da un altro soggetto interessato o dai suoi clienti.*** **[Em. 88]**

2. Le prescrizioni in materia di verifica ***annuale*** di cui al paragrafo 1 si applicano ai soggetti interessati di cui all'articolo 2, fatta eccezione per le microimprese e le piccole e medie imprese di cui alla raccomandazione 2003/361/CE della Commissione ([19]). Le microimprese e le piccole e medie imprese possono essere sottoposte a verifica su loro richiesta. **[Em. 89]**

([19]) Raccomandazione della Commissione, del 6 maggio 2003, relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese (2003/361/CE) (GU L 124 del 20.5.2003, pag. 36).

Articolo 13

Attività e processo di verifica

1. L'organismo di valutazione della conformità di cui all'articolo 14 verifica l'affidabilità, la credibilità, la conformità e la precisione dei dati comunicati dai soggetti interessati. ***La verifica è effettuata almeno una volta all'anno secondo le modalità precisate negli atti delegati di cui all'articolo 13, paragrafo 9.*** **[Em. 90]**

2. La verifica è svolta in conformità alle prescrizioni degli articoli da 4 a 9 e sulla base delle prove di cui all'articolo 10, paragrafo 5. Essa riguarda:

a) la metodologia di calcolo utilizzata;

b) la fonte o le fonti dei dati di ingresso utilizzati per il calcolo ***e la quota di dati primari utilizzati***; **[Em. 91]**

c) la correttezza del calcolo effettuato;

d) le metriche applicate.

2 bis. La verifica cui sono soggetti gli intermediari di dati garantisce che i loro algoritmi integrino correttamente informazioni ordinate accuratamente in base alle emissioni e ne consentano la visualizzazione includendole come opzione predefinita, nonché diversi filtri o evidenziazioni relativi alla qualità dei dati, conformemente all'articolo 10, paragrafo 2 bis. **[Em. 92]**

3. Qualora siano utilizzati strumenti di calcolo esterni, l'organismo di valutazione della conformità tiene conto del relativo certificato di conformità di cui all'articolo 11.

3 bis. Qualora il soggetto utilizzi i propri strumenti di calcolo per i dati di uscita di cui all'articolo 9, paragrafo 1, l'organismo di valutazione della conformità ne valuta la conformità alle prescrizioni della metodologia di riferimento di cui all'articolo 4, paragrafo 1. **[Em. 93]]**

4. Qualora la valutazione di verifica individui calcoli inesatti o non conformità rispetto agli articoli da 4 a 9 del presente regolamento, l'organismo di valutazione della conformità ne informa ~~tempestivamente~~***senza indugio*** il soggetto interessato. Tale soggetto corregge quindi il calcolo o pone rimedio alla non conformità in modo da consentire il completamento del processo di verifica. **[Em. 94]**

4 bis. Se il soggetto, a seguito di almeno due notifiche da parte dell'organismo di valutazione della conformità, rifiuta di correggere i calcoli o di porre rimedio alla non conformità in relazione agli articoli da 4 a 9 del presente regolamento, l'autorità competente, su richiesta dell'organismo di valutazione della conformità, avvia una procedura sanzionatoria secondo le modalità precisate negli atti delegati di cui all'articolo 13, paragrafo 9. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive e, se del caso, possono tenere conto, tra l'altro, dei benefici economici ottenuti o che si prevede saranno ottenuti dal soggetto interessato mediante la non conformità. **[Em. 95]**

5. ***Entro 30 giorni*** il soggetto interessato fornisce all'organismo di valutazione della conformità tutte le informazioni aggiuntive che gli consentono di svolgere le procedure di verifica. L'organismo di valutazione della conformità può effettuare controlli durante il processo di verifica***, secondo le modalità precisate negli atti delegati di cui al paragrafo 9*** per determinare l'affidabilità dei dati e dei calcoli. **[Em. 96]**

6. Al termine della verifica, l'organismo di valutazione della conformità rilascia~~, se del caso,~~ una prova di conformità in cui conferma che i dati di uscita sono conformi alle prescrizioni corrispondenti di cui al presente regolamento ***e specifica se il soggetto utilizza dati primari***. **[Em. 97]**

7. L'organismo di valutazione della conformità competente redige e mantiene aggiornato un elenco dei soggetti che sono stati sottoposti ~~a~~***alla*** verifica ***annuale*** a norma dei paragrafi da 1 a 6. Entro il 31 marzo di ogni anno l'organismo di valutazione della conformità trasmette tale elenco alla Commissione. **[Em. 98]**

8. Qualora altre normative dell'Unione stabiliscano norme specifiche sulla valutazione della verifica dei dati di uscita, tali norme sono trattate in modo equivalente, a condizione che la valutazione della verifica sia stabilita in modo coerente con il presente regolamento.

9. La Commissione adotta atti ~~di esecuzione~~***delegati*** conformemente all'articolo ~~17~~***16*** che stabiliscono norme dettagliate sulla verifica dei dati di uscita ~~e~~***,*** la relativa prova di conformità ***e le procedure sanzionatorie***. Tali norme comprendono disposizioni in merito alle prove di cui all'articolo 10, paragrafo 5, e ai diritti di comunicazione associati all'uso di dati primari di cui all'articolo 10, paragrafo 4. **[Em. 99]**

CAPO VII

ACCREDITAMENTO

Articolo 14

Organismi di valutazione della conformità

1. Gli organismi di valutazione della conformità devono essere accreditati per lo svolgimento delle attività di verifica o di certificazione di cui agli articoli 11, 12 e 13.

2. L'organismo di valutazione della conformità deve essere indipendente ~~dal~~***da qualsiasi*** soggetto che richiede le attività di verifica o certificazione di cui agli articoli 11, 12 e 13. **[Em. 100]**

3. L'organismo di valutazione della conformità, i suoi alti dirigenti e il personale competente per lo svolgimento dei compiti di verifica non intraprendono alcuna attività che possa essere in conflitto con la loro indipendenza di giudizio o integrità in relazione alle attività di verifica o certificazione.

4. L'organismo di valutazione della conformità e il relativo personale svolgono le attività di verifica e certificazione con il massimo livello di integrità professionale e la competenza tecnica necessaria e sono liberi da qualsivoglia pressione e incentivo, soprattutto di ordine finanziario, che possa influenzare il loro giudizio o i risultati delle loro attività di verifica, specialmente se proveniente da persone o gruppi di persone interessati ai risultati di tali attività.

5. L'organismo di valutazione della conformità deve disporre delle competenze, delle attrezzature e delle infrastrutture necessarie per svolgere le attività di verifica o certificazione per le quali è stato accreditato.

6. Il personale di un organismo di valutazione della conformità è tenuto al segreto professionale per quanto riguarda tutte le informazioni di cui è venuto a conoscenza nello svolgimento di compiti di verifica e certificazione.

7. Qualora subappalti compiti specifici connessi alla verifica o alla certificazione oppure ricorra a un'affiliata, l'organismo di valutazione della conformità si assume la piena responsabilità dei compiti svolti da subappaltatori o affiliate ovunque siano stabiliti, anche valutando e monitorando le qualifiche del subappaltatore o dell'affiliata e il lavoro da tali soggetti.

Articolo 15

Procedure di accreditamento

1. Gli organismi di valutazione della conformità di cui all'articolo 14, paragrafo 1, devono essere accreditati da un organismo nazionale di accreditamento a norma del capo II del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.

2. Ciascuno Stato membro designa un'autorità che tiene aggiornato un elenco degli organismi di valutazione della conformità accreditati. Le autorità nazionali designate mettono l'elenco a disposizione del pubblico su un sito web ufficiale del governo.

3. Entro il 31 marzo di ogni anno, l'organismo nazionale di accreditamento notifica alla Commissione l'elenco degli organismi di valutazione della conformità accreditati, unitamente a tutte le relative informazioni di contatto.

4. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo ulteriori metodi e criteri di accreditamento degli organismi di valutazione della conformità.

CAPO VIII

POTERI DELEGATI E COMPETENZE DI ESECUZIONE

Articolo 16

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafi ***da 4 a 6, all'articolo 5, paragrafo 2 bis*** ~~4 e 5~~, all'articolo 9, paragrafo 4***, all'articolo 13, paragrafo 9***, e all'articolo 15, paragrafo 4, è conferito alla Commissione per un periodo indeterminato a decorrere dal [OP: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento]. **[Em. 101]**

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafi ***da 4 a 6, all'articolo 5, paragrafo 2 bis*** ~~4 e 5~~, all'articolo 9, paragrafo 4***, all'articolo 13, paragrafo 9***, e all'articolo 15, paragrafo 4, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. La decisione di revoca non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore. **[Em. 102]**

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafi ***da 4 a 6, dell'articolo 5, paragrafo 2 bis*** ~~4 e 5~~, dell'articolo 9, paragrafo 4***, dell'articolo 13, paragrafo 9***, e dell'articolo 15, paragrafo 4, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio. **[Em. 103]**

Articolo 17

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

CAPO IX

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 18

Relazioni e riesame

Entro il [OP: inserire la data corrispondente a ~~cinque anni~~***36 mesi*** dopo la data in cui il presente regolamento diventa applicabile], la Commissione effettua una valutazione del presente regolamento alla luce degli obiettivi che si prefigge e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle sue principali conclusioni.

La relazione di cui al primo comma comprende:

a) una valutazione delle conseguenze per i soggetti interessati in relazione agli oneri burocratici generati dall'attuazione del presente regolamento;

b) una valutazione degli effetti dell'attuazione e dell'applicazione del presente regolamento alla luce delle operazioni subappaltate;

c) una valutazione d'impatto in relazione agli incentivi amministrativi, finanziari od operativi nazionali introdotti dagli Stati membri conformemente all'articolo 5, paragrafo 1 ter;

d) una valutazione degli effetti dell'obbligo di quantificare e comunicare le emissioni di gas a effetto serra, conformemente alle norme stabilite nel presente regolamento, applicabile a tutti i soggetti che organizzano e forniscono servizi di trasporto. **[Em. 104]**

Articolo 19

Entrata in vigore e applicazione

1. Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

2. Esso si applica a decorrere dal [OP: inserire la data corrispondente a ~~42~~**24** mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento]. **[Em. 105]**

3. Tuttavia l'articolo 4, paragrafi da 4 a 6, l'articolo ***6, paragrafo 1, l'articolo*** 7, paragrafo 4***, l'articolo 8, paragrafo 1***, l'articolo 9, paragrafo 4, l'articolo 11, paragrafo 6, l'articolo 13, paragrafo 9, e l'articolo 15, paragrafo 4, si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento. **[Em. 106]**

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a …, il

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente